

Ausbau der Radwege in den Bonner Rheinauen

Erklärung des Kreisvorstands des ADFC Bonn/Rhein-Sieg (19.08.21)

- **Die Diskussion um die Verbreiterung der Rad- und Fußwege und die damit verbundenen Baumfällungen in der Bonner Rheinaue droht die Umweltbewegung in Bonn zu spalten. Das will der ADFC nicht. Daher erläutern wir mit dieser Stellungnahme erneut die Historie der Planungen und unsere Position dazu.**
- **Der Klimaschutz und die Verringerung von CO₂-Emissionen müssen höchste Dringlichkeit haben. Die Verkehrswende ist notwendiger Teil des Klimaschutzes. Ein wichtiger Bestandteil davon ist der bedarfsgerechte Ausbau der Radwege in der Rheinaue und die Entzerrung der Wege für den Fuß- und Radverkehr.**
- **Wir gehen davon aus, dass die Stadtverwaltung ihre Pläne unter Beachtung der aus Natur- und Klimaschutz nötigen und möglichen Kompromisse umsetzt. Wir halten es für einen Erfolg für den Klima- und Naturschutz, dass jetzt viel mehr neue Bäume gepflanzt werden, als in den ursprünglichen Planungen vorgesehen war.**
- **Der ADFC will mit den Umwelt- und Naturschutzverbänden, die teilweise eine ablehnende Position zu den Planungen einnehmen, im Gespräch bleiben, weil es jetzt und in der Zukunft wichtig ist, dass die Umwelt- und Naturschutzverbände und der ADFC zusammen das Ziel Klimaschutz und Verkehrswende voranbringen.**

Die Stadt Bonn will laut Ratsbeschluss vom November 2019 die CO₂-Emissionen in der Stadt bis 2030 um mindestens 40 Prozent senken, bis 2035 will die Stadt „klimaneutral“ werden. Der ADFC unterstützt dieses Ziel uneingeschränkt.

Mobilität verursacht zurzeit rund 20 Prozent der CO₂-Emissionen und ist darüber hinaus für zahlreiche andere umweltschädliche Emissionen (Feinstaub, Mikropartikel durch Reifenabrieb, NOX, Lärm ...) verantwortlich. Zum Erreichen der Klimaziele ist die Verkehrswende unverzichtbar. Klimaneutrale Mobilität lässt sich innerorts nur mit einem sehr hohen Anteil des Radverkehrs und des ÖPNV am Modal Split aller Verkehrsträger erreichen.

Der ADFC will daran mitwirken, dass wir in Bonn zügig den Radverkehrsanteil von zurzeit rund 15 auf 25 Prozent steigern. Dafür sehen wir gute Chancen, denn Fahrradfahren ist nicht nur gut fürs Klima, es macht Spaß, ist entspannend und gesund; Radfahren ist innerorts meist das effizienteste Verkehrsmittel, um von A nach B zu kommen.

Seit vielen Jahren bemängelt der ADFC, dass die Radwege in der Bonner Rheinaue zu schmal und in zu schlechtem Zustand sind. Sie erfüllen nicht die geltenden Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Entspanntes Radeln, Begegnungsverkehr, Überholen von Rädern

mit Kinderanhängern oder von Lastenrädern ist an vielen Stellen nicht möglich und führt zu gefährlichen Situationen. Zudem führen unklare Regelungen für Fuß- und Radverkehr zu Konflikten. Wurzelaufbrüche machen das Fahren auf etlichen Abschnitten zu einem riskanten Unternehmen. Für den zunehmenden Radverkehr brauchen wir aber ein Netz an sicheren und komfortablen Radwegen, auf denen sich auch Kinder und noch ungeübte Radler*innen gern bewegen.

Den Ausbau der Rad- und Fußwege in der Bonner Rheinaue ist Teil eines größeren Förderantrags, den die Stadt Bonn im Rahmen des 2016 von der Landesregierung aufgelegten und mit Mitteln der Europäischen Union ausgestatteten Programms „Kommunaler Klimaschutz NRW“ (Förderbereich Emissionsfreie Innenstadt) nach einem Ratsbeschluss vom 28.03.2019 gestellt hat. Das Fördervolumen des insgesamt 14,3 Millionen Euro Programms beträgt 12,4 Millionen Euro. Der Antrag wurde im Dezember 2019 vom NRW-Wirtschaftsministerium bewilligt. Das Förderprogramm umfasst die Errichtung von 36 Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet, die Umrüstung des städtischen Fuhrparks mit 17 Elektro-Fahrzeugen und eben der Ausbau von drei Radwegen.

Für den Ausbau der Radwege sind unterschiedliche Bezeichnungen, „Radvorrangrouten, Radschnellwege oder Radschnellverbindungen“, in der Diskussion. Die vielfältigen Begrifflichkeiten fördern Konflikte, die keine sein müssten. Es geht in der Rheinaue nicht um eine Fahrradautobahn als kreuzungsfreie Vorrangstrecke, sondern um die Deckung des seit langem festgestellten Bedarfs für den Ausbau der zu schmalen Radwege.

Der Ausbau der Radwege in der Rheinaue war bereits Bestandteil des vom Rat am 28.06.2012 beschlossenen "Verkehrsentwicklungsplans 2020". Die Radwege in der Rheinaue, auf denen die Zählstelle allein linksrheinisch im vergangenen Jahr bis zu 1,1 Millionen Radfahrende erfasste, sind nicht nur wichtige innerörtliche Verbindungen und Teil der überregionalen Radtourismusroute „Erlebnisweg Rheinschiene“, sie sind auch seit vielen Jahren Teil des D-Netzes. D8 ist der Rheinradweg von Basel bis Emmerich. Der wiederum ist Teil der Eurovelo-Route 15, die über 1.500 km von der Quelle in den Schweizer Alpen durch vier Länder an 10 UNESCO-Stätten vorbei bis zur Nordsee führt.

Nach den Planungen der Stadt müssen für den Ausbau der beiden Radwege in der Rheinaue auf eine Breite von linksrheinisch überwiegend vier Metern 44 und rechtsrheinisch auf drei Meter Breite 28 Bäume gefällt werden.

Weil der ADFC Baumfällungen vermeiden wollte, hat der Vorstand in mehreren Gesprächen mit dem Planungs-, dem Tiefbau- und dem Grünflächenamt vorgeschlagen, auf der 3,5 Kilometer langen linksrheinischen Strecke (Abschnitt 2.2: Hermann-Ehlers-Straße bis Konrad-Adenauer-Brücke, Abschnitt 2.3: Konrad-Adenauer-Brücke bis Hardtstraße) an mehreren Stellen auf die vier Meter Breite des Radwegs zu verzichten und die Wegführung teilweise um Bestandsbäume

herum zu verschwenken. Zudem haben wir vorgeschlagen, den vorhandenen breiteren Fußweg nicht erst hinter der Südbrücke sondern bereits ab dem Bismarckturm in Richtung Süden für den Radverkehr zu nutzen und den Fußverkehr auf die beiden heutigen, schmaleren Radwege zu legen. Ebenso haben wir den Vorschlag ins Spiel gebracht, die Radstrecken durch einheitliche Einfärbung kenntlich zu machen, um Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgängern zu minimieren. Auch eine mögliche Einbahnstraßenführung für den Radverkehr im südlichen Bereich um Haus Carstanjen haben wir zur Diskussion gestellt.

In den Gesprächen mit der Stadtverwaltung wurde uns dargelegt, dass die Planungen mehrere zum Teil kaum vereinbare Bestimmungen zu beachten haben. Die Rheinaue liegt im Landschaftsschutzgebiet. Der Park steht nicht nur unter Denkmalschutz, seine Gestaltung unterliegt auch dem Urheberrecht des Landschaftsarchitekten, der vor über 40 Jahren den Rheinauenpark geplant hat. Zudem müssen die Förderbestimmungen des Geldgebers erfüllt werden. Diese sehen neben Qualitätskriterien für die zu fördernden Projekte unter anderem die Realisierung und Abrechnung der Maßnahmen bis Ende 2022 vor. Aus diesen Gründen ist eine geänderte Planung nach Ansicht der Stadt als Vorhabenträger nicht mehr realisierbar.

Vor dem Hintergrund hat der ADFC-Vorstand im Vertrauen auf die Richtigkeit der Aussagen der Bonner Stadtverwaltung beschlossen, die vorgelegte Planung nicht zu blockieren. Diese Haltung hat unsere Mitgliederversammlung am 27. April in einem Meinungsbild mit großer Mehrheit unterstützt: *„Die Mitgliederversammlung unterstützt die Haltung des Vorstands, die Planungen der Stadt Bonn für den Ausbau der Radvorrangroute in der Rheinaue nicht zu behindern.“*

Weil die Rheinaue im Landschaftsschutzgebiet liegt, bedarf die Genehmigung der Unteren Naturschutzbehörde (Stadt Bonn) für den Eingriff in das Gebiet, also unter anderem die Fällung der Bäume, der Zustimmung des Naturschutzbeirates. Der Naturschutzbeirat soll nach §70 Landesnaturschutzgesetz der „unabhängigen Vertretung der Belange von Natur und Landschaft“ dienen. Der Naturschutzbeirat hat in seiner Sitzung am 17. Mai 2021 die notwendige landschaftsrechtliche Befreiung für die Fällung der 44 Bäume in der linksrheinischen Rheinaue nicht erteilt. Der Stadtrat hat daraufhin in seiner Sitzung am 28.06.2021 den Widerspruch für unberechtigt erklärt und die Höhere Naturschutzbehörde bei der Bezirksregierung Köln gebeten, über die naturschutzrechtliche Befreiung (§ 75 LNatSchG NRW) zu entscheiden. Zudem hat der Rat für den Fall der Befreiung durch die Obere Naturschutzbehörde beschlossen, die notwendigen Ersatzpflanzungen auszuweiten und in den nächsten zwölf Monaten 100 neue Bäume in Beuel rechtsrheinisch und 120 neue Bäume linksrheinisch als Ausgleich zu pflanzen.

Die Bezirksregierung hat inzwischen weitere Unterlagen zum Vorgang (Baumschutzgutachten, Planung der baumpflegerischen Maßnahmen, Kompensationsmaßnahmen, Artenschutzprüfung) bei der Stadt Bonn angefordert. Nach Vorlage muss sie innerhalb einer Frist von sechs Wochen entscheiden.

Der ADFC geht davon aus, dass die Höhere Naturschutzbehörde die Befreiung erteilt und so die Umsetzung der Fördermaßnahmen, Ausbau der Radwege, Bau der 36 Mobilstationen und Umrüstung der Dienstwagenflotte der Stadt, ermöglicht. Der ADFC fordert von der Stadt Bonn, bei der dann folgenden Ausführungsplanung für die Radwege erneut zu prüfen, ob weitere Fällungen vermieden werden können und während der Baumaßnahmen auf weitestgehenden Schutz der Bestandsbäume zu achten.

Der Ausbau der Radwege ist essentiell für eine attraktives Radwegenetz, das die Voraussetzung für die Verkehrswende in Bonn sein wird. Das „Entweder - Oder“ Baumschutz oder Verkehrswende ist zu kurz gesprungen. Was bringt mehr für den Klimaschutz: CO₂-Reduktion durch Mobilitätswende oder CO₂-Bindung durch Schutz von Bäumen? Unseres Erachtens ist beides notwendig und möglich. Wir als ADFC wollen die Verkehrswende. Wir verkennen aber nicht den Wert großer Bäume. Sie spenden Sauerstoff, verdunsten Wasser, kühlen die Luft, absorbieren Feinstaub und geben Tieren Lebensraum. Dennoch: jeder Umsteiger vom Auto aufs Rad, der täglich fünf Kilometer Arbeitsweg zurücklegt, spart 310 kg CO₂ im Jahr. Es bedarf der Abwägung in jedem Einzelfall, wenn wir in Bonn klimaneutral werden wollen.

Wir haben unsere Position noch einmal dargelegt, weil wir meinen, dass das Engagement für Klimaschutz und eine lebenswerte Stadt die Bonner Umweltbewegung nicht auseinanderbringen darf. Wir werden in Zukunft immer wieder, beim Ausbau jeder Radpendlerstrecke oder auch beim Thema Seilbahn zum Venusberg, diese Auseinandersetzung mit gegenseitigem Respekt auch vor anderen Meinungen führen müssen.

Bonn, den 19. August 2021
(einstimmiger Beschluss der Vorstandssitzung)